



TEMA  
04.09  
Osservatori

<http://www.tema.unina.it>  
ISSN 1970-9870  
Vol 2 - No 4- dicembre 2009 - pagg. 113-116

Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio  
Università degli Studi di Napoli Federico II

© Copyright dell'autore.

# Napoli 2011

## Reti Metropolitane e Reti Regionali in Campania

### Urban and Regional Networks in Campania

a cura di **Daniela Cerrone**

Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab  
Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio  
Università degli Studi di Napoli Federico II  
e-mail: [cerrone@unina.it](mailto:cerrone@unina.it); web: [www.dipist.unina.it](http://www.dipist.unina.it)

#### La domanda di spostamento verso le grandi città

L'80% della domanda di spostamento delle persone in Italia si concentra verso le principali aree urbane.

È il fenomeno del "pendolarismo" che porta milioni di cittadini a muoversi per motivi di lavoro e di studio dalle aree periferiche<sup>1</sup> alle grandi città. La domanda di trasporto pendolare è concentrata, in ordine decrescente, nelle Regioni Lombardia, Lazio, Campania, Toscana, Piemonte, Veneto, Emilia Romagna, Liguria che messe assieme contano oltre 2 milioni di viaggiatori al giorno, oltre l'80% del dato nazionale. Dal 2001 ad oggi –secondo il Censis– le persone che si spostano ogni giorno verso le principali città per motivi di lavoro e studio sono passate da 9,6 a 14 milioni con un incremento pari a circa il 46% in 8 anni.

Di questi cittadini, oltre 2 milioni e 630 mila utilizzano treni regionali. Si tratta di un'utenza estremamente popolosa considerato infatti che ogni giorno sulle linee a lunga percorrenza viaggiano invece circa 300 mila utenti.

Il rapporto tra le due utenze di 9 a 1 è indice significativo di quanto il fenomeno del pendolarismo incida sugli stili di vita dei cittadini. Analizzando inoltre il trend di tale rapporto,

costantemente in crescita, si può affermare che, anche nel futuro, la domanda di questa tipologia di trasporto andrà crescendo. Per confermare il dato basta considerare che tra il 2007 ed il 2009, su queste tipologie di linee si è registrato un incremento del numero di passeggeri di circa duecentomila unità pari all'8,2%.

#### Dotazione e spesa pubblica in infrastrutture di trasporto in Italia

L'analisi sulla dotazione infrastrutturale dell'Italia fa emergere come il Paese è, in generale, molto al di sotto della dotazione dei principali paesi europei (in particolare di Germania, Spagna, Francia e Regno Unito).

Le maggiori criticità si registrano però proprio sulla dotazione di Linee ferroviarie regionali e di Linee metropolitane.

Con meno di 162 km di Reti Metropolitane, l'Italia si colloca all'ultimo posto della classifica che interessa i principali Paesi Europei, a molta distanza dalla penultima in classifica la Francia

Il confronto tra Italia e principali Paesi europei in termini di dotazione di infrastrutture per il trasporto, sottolinea quanto poco il nostro Paese sia dotato di infrastrutture, in particolar modo, di quelle per il trasporto pubblico collettivo. Le carenze maggiori si registrano, in particolare, nelle aree urbane e in termini di Linee Metropolitane e Linee ferroviarie pendolari. (Fonte: Legambiente, Rapporto Pendolaria 2009).

Paesi	Autostrade (km)	Rete ferroviaria ad Alta Velocità (km)	Linee Metropolitane (km)	Linee ferroviarie pendolari (km di Suburbane)
<b>Germania</b>	12.594	1.300	606,7	2033,7
<b>Spagna</b>	12.073	1.686	551,5	1345,5
<b>Francia</b>	10.848	1.915	346,7	664,0
<b>Regno Unito</b>	3.669	115	503,9	1634,4
<b>Italia</b>	6.588	876	161,9	591,7
<b>Italia rispetto a Media Ue (100)</b>	<b>71,9</b>	<b>74,3</b>	<b>37,3</b>	<b>47,2</b>

Tipo di infrastruttura	Finanziato Legge Obiettivo (mln Euro)	Finanziato con altri fondi (mln Euro)	Totale finanziamenti (mln Euro)	Finanziamenti per modalità
Strade e Autostrade	5.756,18	28.300,37	34.056,55	66,98%
Linee ferroviarie nazionali e regionali	202,14	6.111,59	6.313,73	12,41%
Metropolitane	2.234,64	8.250,44	10.485,08	20,61%
<b>Totale</b>	<b>8.192,96</b>	<b>42.662,4</b>	<b>50.855,36</b>	<b>100%</b>

L'analisi della spesa pubblica in infrastrutture di trasporto evidenzia quanto questa sia ancora molto sbilanciata su strade e autostrade (67% degli investimenti totali). I finanziamenti in linee ferroviarie raggiungono appena il 12% dei finanziamenti totali e quelli destinati alle metropolitane il 21% (Fonte: Legambiente Pendolaria 2009 su elaborazione dati del Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture, Allegato G DPEF 2009).

(347 km di rete) e a notevole distanza dalla Germania (prima in classifica) caratterizzata da una dotazione pari a più di 600 Km di Linee Metropolitane (quasi 4 volte la dotazione dell'Italia). Analogo il risultato se si considera la dotazione di Linee ferroviarie regionali: meno di 600 km l'Italia contro i 2.000 Km della Germania, i 1.700 Km del Regno Unito.

Anche l'analisi della spesa pubblica in infrastrutture di trasporto evidenzia come l'Italia costituisca ancora oggi un'eccezione in Europa<sup>2</sup>. Invece di destinare la spesa pubblica ad interventi finalizzati ad invertire la tendenza degli anni passati, i finanziamenti riservati ad interventi per strade e autostrade risultano circa il doppio rispetto a quelli previsti complessivamente per ferrovie nazionali, regionali e Linee Metropolitane. Dal 2002 al 2009 il 67% degli investimenti è stato effettuato in strade e autostrade; il 21% del totale alle Reti Metropolitane, solo 12% degli investimenti totali alle Linee ferroviarie nazionali e regionali.

Ancora più accentuato è lo sbilanciamento degli investimenti realizzati alla scala regionale.

interventi strategici per la costruzione di un sistema di metropolitana regionale.

Va sottolineato che la strategia regionale nasce dall'applicazione, alla scala vasta, di quanto si stava sperimentando con successo, alla scala urbana, nella città di Napoli<sup>5</sup>.

La politica dei trasporti del capoluogo campano, delineata nel Piano Comunale dei Trasporti (1997) che ha definito l'assetto della rete infrastrutturale su ferro a Napoli, ha fondato sul rafforzamento del trasporto su ferro e sulla messa a sistema delle linee esistenti la strategia generale fatta propria dal Piano Regolatore Generale (2004) tesa a "trasferire molti spostamenti dal traffico privato a quello collettivo" con lo scopo di ottenere "il decentramento di funzioni pregiate", in particolare utilizzando "le reti infrastrutturali del trasporto come strumenti di organizzazione del territorio intorno alle stazioni, ai nodi dell'interconnessione e ai luoghi dello spazio fisico da essi intercettati" (Comune di Napoli 2003).

Anche a livello regionale la spesa per il servizio ferroviario pendolare è molto basso. Solo la Campania investe più del 1,5% del proprio bilancio.

### La situazione in Campania

Nello scenario delineato, alla scala regionale, solo la Campania risulta in controtendenza rispetto al resto del Paese.

Dal Rapporto Pendolaria 2009<sup>3</sup>, presentato a dicembre da Legambiente, emerge in particolare che, analizzando i dati dei bilanci regionali, la Regione Campania risulta l'unica Regione che riserva più dell'1,5% del proprio bilancio (pari a circa 230 milioni di Euro) al servizio ferroviario<sup>4</sup>.

Obiettivo generale della Regione Campania nel settore dei trasporti è, ormai da diversi anni, far confluire fondi europei, nazionali e regionali su

Regione	Stanziamenti per il servizio (mln Euro)	Stanziamenti per il materiale rotabile (mln Euro)	Stanziamenti sul bilancio regionale (%)
Abruzzo*	1,51	0	0,02
Basilicata	0	0,843	0,02
Calabria	0	6	0,06
Campania	30,6	201,86	1,52
Emilia Romagna	19,27	26,0	0,32
Lazio	1,99	29	0,13
Liguria	5,15	2,6	0,08
Lombardia	54,6	90	0,54
Marche	1,6	8,4	0,25
Molise	0,005	0	0,0002
Piemonte	18,35	37,24	0,43
Puglia	1,5	10,8	0,13
Toscana	37,7	5,0	0,44
Umbria	0	3,025	0,09
Veneto	3,82	4,20	0,04
Friuli V. G.	0	1,5	0,02
Sardegna	0	4,892	0,06
Sicilia	0	0	0

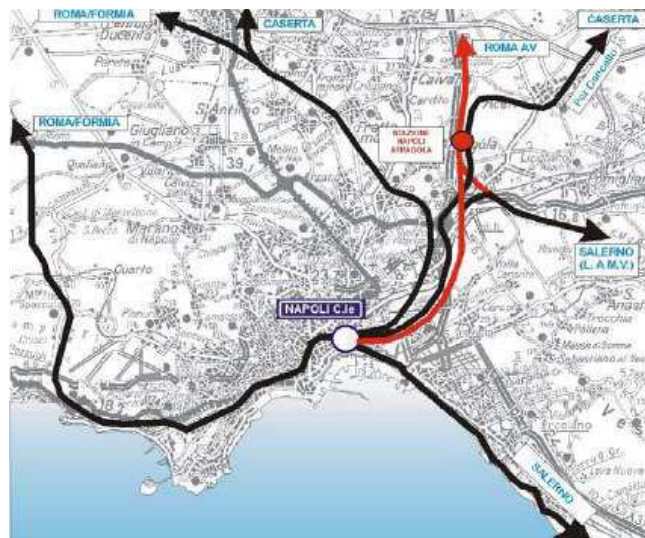
Ulteriori innovazioni nell'approccio di intervento comunale sono presenti nel Piano delle 100 stazioni (2006) un documento che non rientra nella categoria degli strumenti di programmazione della mobilità richiesti dalla normativa di settore ma predisposto al fine di definire gli obiettivi e le tipologie di intervento finalizzate a massimizzare i risultati dal punto vista trasportistico, urbanistico e architettonico. L'infrastruttura ferroviaria, la stazione ed il territorio sono considerati come un unico sistema ed il Piano individua i criteri per il miglioramento dell'accessibilità dal territorio all'infrastruttura di trasporto, definisce le tipologie di intervento sugli edifici di stazione e gli interventi sull'impianto urbano. L'intervento sulle infrastrutture di trasporto su ferro sono finalizzate ad incidere sull'incremento dell'accessibilità ai luoghi e alle attività distribuite sul territorio, i luoghi di connessione tra la rete di trasporto e il territorio sono riqualificati al fine di definire nuovi "nuclei di centralità urbana intorno ai quali riqualificare e organizzare la città".

La strategia di prestare attenzione all'infrastruttura, non solo come strumento finalizzato ad incrementare l'accessibilità ai luoghi ma anche come elemento di riqualificazione del territorio ha fatto registrare notevoli successi anche dal punto di vista urbanistico ed architettonico.

Volendo sintetizzare, la strategia, alla base dei documenti di pianificazione generale e di settore redatti a livello comunale, fonda su un approccio integrato alla pianificazione del sistema trasporti-territorio particolarmente innovativo.

Tale strategia applicata anche alla scala regionale si sta rivelando estremamente efficace. Negli ultimi anni, concentrando i fondi europei sull'obiettivo di creare una metropolitana regionale, si sono realizzati investimenti importanti per il miglioramento delle infrastrutture esistenti. La Campania, infatti poteva già contare su una buona dotazione in linee ferroviarie che mancavano però di integrazione.

Gli interventi individuati, realizzati o in corso di realizzazione, sono stati tesi a realizzare, proprio a partire dalle linee esistenti, una rete strettamente connessa anche al servizio pubblico su strada con la realizzazione di linee di collegamento tra quelle esistenti (sia urbane che regionali); di parcheggi



In Campania, gli interventi di riqualificazione, rifunzionalizzazione oltre di ammodernamento tecnologico, hanno interessato tutte le tipologie di linee su ferro e si è puntato sulla realizzazione di interventi sistemici finalizzati ad incentivare l'intermodalità, anche attraverso la razionalizzazione degli orari e la predisposizione di sistemi tariffari particolarmente innovativi.

di interscambio ecc. Il perseguimento di questa strategia anche a livello regionale ha comportato complessivamente la realizzazione e ristrutturazione di quasi 40 stazioni e la messa in esercizio di 50 km di nuove linee.

A tale strategia va ricondotto anche il risultato in termini di numero di viaggiatori. Tra il 2000 e il 2008 si è registrato infatti un incremento pari a circa il 40% dell'utenza.

Ancora più significativo è il risultato se si considera che la Campania è tra le Regioni in cui si registra la maggiore domanda di trasporto pendolare.

Risulta infatti terza dopo Lombardia e Lazio. Un ulteriore fattore cui va ricondotto l'incremento registrato è proprio la qualità che le stazioni e le aree ad esse limitrofe hanno registrato a seguito degli interventi realizzati.

È evidente che un aspetto che contribuisce ad incentivare o disincentivare l'uso del trasporto pubblico è la qualità dei luoghi e dei servizi offerti.

In Campania, dopo l'esperienza nel capoluogo si è





continuato ad investire nella qualità architettonica dei luoghi coinvolgendo per la progettazione delle nuove stazioni architetti di fama internazionale e artisti per gli allestimenti finalizzati a riqualificare quelle esistenti.

Gli interventi si sono spinti ben oltre l'edificio di stazione e hanno, nella maggior parte dei casi, interessato ambiti estesi del quartiere.

Esperienze emblematiche sono state le prime riqualificazioni (2001) delle aree limitrofe alle stazioni Salvator Rosa, Materdei, ma anche l'area di piazzale Tecchio nel quartiere Fuorifrotta.

Per la stazione Municipio, di connessione tra la Linea 1 e la Linea 6, di cui sono in corso i lavori, l'architetto Siza è stato incaricato di ripensare l'organizzazione dell'intera area che va dalla piazza alla stazione marittima.

La progettazione della stazione dell'Alta Velocità ad Afragola è stata affidata all'architetto Zaha Hadid<sup>6</sup>

Gli interventi di riqualificazione, rifunzionalizzazione oltre che di ammodernamento tecnologico, hanno interessato tutte le tipologie di linee su ferro: funicolari, reti tranviarie, reti metropolitane, reti regionali.

Intervenendo sull'intermodalità, la razionalizzazione degli orari e sulla predisposizione di coincidenze con altre reti, si è ottenuto un ampliamento delle tipologie di flussi ed un sostanziale incremento dell'utenza.

Ciò è stato possibile anche perché in Campania le principali aziende di trasporto su ferro (siano esse pubbliche o a partecipazione pubblica) sono riunite nel consorzio *Unico Campania* che costituisce organo di coordinamento e controllo del servizio ferroviario.

Principale innovazione introdotta dal consorzio è stata l'organizzazione dei sistemi tariffari, non più relativi ai singoli gestori delle linee, ma organizzati in ragione del tragitto effettuato dall'utente.

Anche nel Rapporto Pendolaria 2009, di cui si è fatto cenno, il sistema tariffario campano viene definito particolarmente importante per gli utenti che a seguito dell'introduzione dell'"Unico Campania" possono utilizzare un unico biglietto valido sia per il percorso extraurbano sia per gli spostamenti interni alla città di destinazione, su tutti i mezzi di trasporto. Per quanto riguarda le ferrovie, gli utenti possono utilizzare con lo stesso biglietto i convogli di Trenitalia, Circumvesuviana, SEPSA e Metro Campania Nord Est, ma possono utilizzare anche tutti gli altri mezzi di trasporto: ad esempio le diverse linee su gomma e i tram. Il sistema sperimentato sull'area metropolitana di Napoli è stato poi esteso all'intera Regione (2003) coinvolgendo complessivamente 551 Comuni.

Anche volendo considerare solo il dato relativo agli utenti, i risultati non sono trascurabili.

Nel 2009 gli abbonati annuali e mensili hanno raggiunto quota 200.000. In particolare, dal 2003 al 2009 gli abbonamenti annuali sono passati da 10.758 a 69.640.

## Note

- <sup>1</sup> In tale contesto, il termine periferia viene riferito a quell'area territoriale che comprende anche i Comuni limitrofi al grande centro dove, per motivi principalmente legati ai prezzi delle abitazioni, si sono trasferite migliaia di persone che continuano a lavorare nel capoluogo. Secondo l'Istat, in tali aree, dal 1991 al 2006 si è registrato un incremento del 9,3% di residenti.
- <sup>2</sup> Per un approfondimento sulla tematica si rimanda ad un precedente articolo pubblicato su questa rivista dal titolo "Infrastrutture di trasporto nell'evoluzione della spesa pubblica in Italia" in TeMA – Trimestrale del laboratorio Territorio Mobilità Ambiente 0 (0).
- <sup>3</sup> Rapporto *PENDOLARIA 2009 La situazione e gli scenari del trasporto ferroviario pendolare in Italia*, Legambiente 2009.
- <sup>4</sup> Le risorse, reperite anche grazie all'intercettazione di fondi europei, sono state destinate anche all'acquisto di nuovi treni e per il revamping di convogli già in uso.
- <sup>5</sup> L'intervento di completamento della rete Metropolitana della città di Napoli è oggi tra le opere pubbliche più importanti in Italia. La Linea 1, già in esercizio, è utilizzata quotidianamente da 120.000 utenti, si sviluppa per 15 km ed è dotata di 14 stazioni. Collega la periferia nord con il cuore della città e con l'area orientale. Una volta completati i lavori in corso, la Linea 1 si collegherà anche alla Ferrovia Alifana e all'hinterland napoletano. È inoltre in corso la realizzazione della connessione con la Linea 6 che collega il centro all'area occidentale. Il completamento della rete consentirà di collegare i principali poli urbani: l'aeroporto di Capodichino ed il Centro Direzionale, la zona portuale e l'entroterra napoletano, la periferia nord e la stazione centrale di piazza Garibaldi, i quartieri collinari del Vomero e dell'Arenella con il centro storico e l'area occidentale.
- <sup>6</sup> Per approfondimenti si rimanda a "Napoli 2011 L'AV Roma-Napoli come luogo di connessione e riqualificazione" in TeMA – Trimestrale del laboratorio Territorio Mobilità Ambiente 1 (1).

## Riferimenti Bibliografici

Cerrone D. (2007) "Infrastrutture di trasporto nell'evoluzione della spesa pubblica in Italia" in TeMA – Trimestrale del laboratorio Territorio Mobilità Ambiente 0 (0) pp. 43-49.

Cerrone D. (2008) "Napoli 2011 L'AV Roma-Napoli come luogo di connessione e riqualificazione" in TeMA – Trimestrale del laboratorio Territorio Mobilità Ambiente 1 (1) pp. 119-122.

Comune di Napoli (2004) "Variante al piano regolatore generale centro storico, zona orientale, zona nord-occidentale approvata con decreto del Presidente della Giunta regionale della Campania n. 323 dell'11 giugno 2004. Norme d'attuazione".

Legambiente (2009) *PENDOLARIA 2009 La situazione e gli scenari del trasporto ferroviario pendolare in Italia*, Legambiente 2009.

Ministero delle Infrastrutture, Ministero dei Trasporti (2004) *Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti*, Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato, Roma.

Ministero delle Infrastrutture (2006) *Documento di programmazione Economica e Finanziaria 2007-2011*.

## Referenze immagini

L'immagine in alto a destra a pagina 115 è tratta da *PENDOLARIA 2009 La situazione e gli scenari del trasporto ferroviario pendolare in Italia*, Legambiente 2009; le immagini in basso a pagina 115 sono della Mediateca DiPIST.